



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul
Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

Compte rendu de l'audience avec les services du préfet de Nouvelle – Aquitaine

Présents ; Didier LE RESTE CNR, Adrien BARRERO ANGOULIM, Jean-Pierre JOLLY CODELIAPP, David PLAGES CRVF, François CARRERE Conseil régional/responsable mobilité secteur Est, Sylvain PELLETERET Secrétaire général du SGAR de N-A, Laurent SERRUS conseiller du préfet, Chargé de mission mobilités/transports/infrastructures du SGAR, Stéphane MORANCAIS Chef Département Mobilité Infrastructures Ferroviaires DREAL N-A.

Sylvain PELLETERET accueille notre délégation et lui souhaite la bienvenue, nous remercies pour cette entrevue qui lui permet de découvrir les sujets car il est arrivé depuis seulement 3 mois en Nouvelle Aquitaine. Mais il connaît bien évidemment de manière générale les sujets liés au ferroviaire, son besoin de développement qu'il partage et les moyens considérables à mettre en œuvre puisque dans sa mission précédente dans une autre région les équations étaient les mêmes.

Introduction de Didier LE RESTE pour notre délégation,

Remerciements appuyés aux services de l'Etat pour cette audience et la qualité des interlocuteurs présents. Conduite et présentation de la CNR.

Revient sur les éléments d'ambiance ; intervention sur le cœur du service public ferroviaire, la volonté de porter farouchement l'intérêt général car le regain pour le train est prégnant dans la société. D'ailleurs la SNCF bat des records de fréquentation et son chiffre d'affaires est à l'avenant. Interpelle sur les enjeux environnementaux qui exigent aussi que le train soit remis au cœur des politiques publiques. Le législateur a d'ailleurs agi en ce sens concernant la neutralité carbone avec une trajectoire à réussir absolument. La route demeure très subventionnée alors que les financements liés au ferroviaire ont été trop négligés par l'Etat. Les nombreux collectifs, qui composent la CNR, sont opposés aux fermetures de lignes et agissent fortement pour la préservation et les réouvertures de certaines lignes. Ce qui nous importe ce jour ce sont les inquiétudes liées au financement, à la participation des différents acteurs dans le cadre du CPER (Contrat de Plan Etat-Région 2021-2023-2027) récemment signé.

David PLAGES,

Présente les 2 CRVF en Nouvelle-Aquitaine (APC/Limousin), origine de sa création, composition, travaux, modes d'actions et outil de convergences et de coordination au service des collectifs dans les territoires.

Revient sur le volet mobilité du CPER N-A 2023 – 2027 récemment signé entre les cocontractants qui doivent le financer ;

- Nous saluons la très nette réorientation en faveur du transport ferroviaire
- Que néanmoins il n'existe pas de réelle planification pour combler les 30 ans de sous-investissement et ses impacts négatifs afférents (fermetures de lignes, réduction des performances et du service, non réouverture de lignes fondamentales pour l'aménagement du territoire)
- Qu'il manque selon la CGT un milliard d'investissements dans ce CPER pour dépasser le retour à des performances datant des années 50, qu'il faut projeter le réseau néo aquitain sur des besoins actuels et futurs en le modernisant
- Que malgré les politiques d'austérité budgétaire en cours nous souhaitons que l'Etat respecte ses engagements en engageant sans attendre les financements contractualisés dans ce CPER.

Rappelle que la perte de temps et le renvoi aux calendes grecques liés aux multiples études finissent par coûter très cher aux contribuables car le patrimoine s'abîme. Cite l'exemple de la ligne Limoges – Angoulême où la régénération totale était estimée à 150 millions en 2017 alors qu'il en faut aujourd'hui 100 de plus en raison du manque d'entretien conservatoire.

Rappelle que sur les coûts d'entretien d'infrastructures ouvertes nous n'avons rien contre du train voyageur léger (si la fréquentation est en adéquation) afin de préserver celles-ci, mais que ce n'est pas ce qui doit dicter la consistance technique des lignes car nous avons d'énormes potentialités fret. Nous voulons un réseau qui supporte la charge de trains fret.

Alerte que l'on se retrouve dans une péréquation négative concernant le financement des infrastructures puisque le cadre législatif n'impose pas aux concurrents de la SNCF d'abonder, pour l'entretien du réseau, le fond de concours.

Concernant les solutions de financements possibles, nous encourageons la Région Nouvelle – Aquitaine à se saisir de la possibilité de percevoir le VMR (Versement Mobilité Régional) comme prévu dans la loi de finances 2025.

Jean Pierre JOLLY,

Présentation du CODELIAPP, l'origine de sa création et ses actions menées. Profite de la présence de Mr CARRERE pour souligner la part importante prise par Monsieur Alain ROUSSET dans le sauvetage de la ligne ferroviaire Agen – Périgueux à la suite des sollicitations du CODELIAPP.

Expose les demandes du CODELIAPP ;

- L'État confirme-t-il son engagement pris dans le CPER en cours, de 8 millions d'euros, pour financer les études préliminaires ? Celles-ci sont bien en cours ou proches de débiter ?
- L'État continuera-t-il à co-financer les travaux de maintien de performance en attendant la régénération attendue ?
- L'État sera-t-il au rendez-vous lors de la restitution de ces études ? Cela passe notamment par la tenue d'un comité de pilotage ainsi que l'élaboration d'un calendrier prévisionnel des travaux, effectués idéalement en pluriannuel.
- L'État est-il prêt à financer la rénovation de la ligne, faisant partie du Réseau Ferré National ? Périgueux – Agen nécessite modernisation et développement

Adrien BARRERO,

Présentation complète d'ANGOULIM.

Rappelle les mobilisations fortes, notamment la dernière marche du rail et le millier de citoyens/élus/syndicalistes qui s'y sont engagés. Les nombreux soutiens politiques pour une réouverture qui comprend les service voyageur et fret, que les collectivités locales et les communes ont fait de nombreuses motions dont vous avez connaissance dans vos services. Que le Conseil régional a voté une motion en faveur de la réouverture et que nous avons collectivement réussi à imposer une ligne de 34 millions d'euros dans le CPER concernant de nouvelles études.

Détaille les secteurs économiques qui sont de potentiels chargeurs fret sur la ligne, et estime qu'il est dommageable que cette ligne soit à l'arrêt, en citant par exemple la noria de camions qui circuleront depuis ce territoire vers le sud de Bordeaux pour acheminer le ballast nécessaire à la future LGV alors que l'on aurait pu le transporter par le rail. C'est aussi à cela que servent « les affluents » du réseau structurant.

Expose les demandes d'ANGOULIM ;

Les priorités 2025 sont d'engager les études et de boucler le financement de la régénération de la ligne ferroviaire Angoulême Limoges :

- Que l'Etat mette en place une convention de financement portant sur l'intégralité du montant des travaux de régénération de la ligne.
- Que les études de détails financées par l'avenant mobilité au CPER démarrent sans attendre et avec une garantie de moyens du maître d'œuvre pour que leur délai soit maîtrisé contrairement aux études préliminaires qui affichent plus d'un an de retard.
- Qu'un comité de suivi des études soit mis en place incluant les élus des territoires, les organisations et associations concernées à une fréquence serrée et à minima trimestrielle.
- Que le rapport d'études préliminaires soit rendu public afin de prendre des décisions éclairées sur la nature des travaux, leur phasage et leur financement. Et notamment pour que les choix techniques prennent en compte :

o Le maintien de toutes les gares pour assurer le service public aux passagers et l'interconnectivité avec les mobilités douces,

o L'augmentation des sillons horaires en créant plus de voies de croisement,

o Le développement du fret ferroviaire pour permettre aux entreprises du territoire de décarboner leur SCOPE 3,

o La possibilité d'une électrification future de la ligne.

A ce moment de nos échanges, notre délégation délivre à chacun de nos interlocuteurs les 2 dossiers complets des associations CODELIAPP et ANGOULIM.

Réponses des services de l'Etat et de la Région Nouvelle - Aquitaine

Sylvain PELLETERET SG SGAR,

Vous avez raison sur le fait que nous devons réussir le tournant sur la réduction des GES, il faut investir massivement sur le ferroviaire et puis derrière réfléchir aussi aux mobilités douces. Vous avez aussi raison de questionner sur les moyens, cette question est posée pour tout le monde dans le contexte de finances publiques que nous connaissons. Cependant nous partageons votre avis sur la nette réorientation des investissements à destination du ferroviaire dans ce CPER. Après 50 ans où on a tout misé sur la voiture et donc sur les infrastructures routières, pour la première fois cela commence à s'inverser grâce à la prise de conscience collective liée aux enjeux environnementaux. On voit bien que nos concitoyens reprennent le train et cela conforte la nécessité d'investir. Nous comprenons votre avis aussi sur le fait qu'il en manque un bout dans les investissements et que nous partons de loin et nous savons aussi que nous devons prioriser les engagements.

Laurent SERRUS SGAR,

Les chiffres du CPER que vous citez sont justes. Même si en l'espèce les 2 lignes concernés par l'audience du jour ne font pas partie des premiers coups à partir, je tiens à vous rassurer sur le pourcentage de l'avancement de l'Etat dans ses investissements inscrits au CPER. On est sur un bon rythme même si tout n'est pas encore engagé. On ne peut pas encore vous en dire plus car des décisions de priorisations peuvent survenir. Mais il faut aussi apprécier les négociations menées puisque ce CPER est le 2ème du territoire national en terme d'investissement de l'Etat après celui de l'IDF(Ile de France).

Stéphane MORANCAIS,

Rassure en estimant que nous sommes toujours dans la phase d'attente des rendus des études préliminaires pour les 2 lignes concernées (CPER précédent). Qu'un pré-rendu a déjà eu lieu pour Limoges – Angoulême et que le rendu complet de l'étude préliminaire

est attendu pour fin avril/début mai et courant 2026 pour Agen – Périgueux. C'est à la suite du rendu de ces premières études que des décisions seront prises sur l'engagement des études d'avant-projet contenues dans le CPER 2023 2027 actuel. Si les décisions sont prises il sera primordial d'enchaîner les travaux dès après le rendu des études d'avant-projet pour fournir les DCE aux entreprises du BTP. Ce qui est important et qui intervient aussi dans les priorisations, c'est le bon phasage des opérations après validation pour ne pas se retrouver avec de la perte de temps et un empilement d'études à refaire en raison du retard.

Didier LE RESTE,

Interroge aussi sur les surcoûts de ces expertises qui justifient des refus de faire et encourage les collectifs d'usagers et les syndicats de cheminots à faire procéder à des contre-expertises par des cabinets indépendants afin de faire vérifier la réalité des montants affichés. On a besoin de la vérité des coûts surtout avec les majors du BTP à la manœuvre !!!

Laurent SERRUS,

Sur les 2 lignes, c'est 200 millions le ticket moyen. Pour aller plus vite, il faut les financements. On priorise donc au fil de l'eau dans le cadre de l'enveloppe attribuée qui n'est pas si mal. L'enjeu sur le « supra » viendra après car nous sommes aussi très engagés hors CPER sur le structurant comme sur la ligne POLT par exemple.

Sylvain PELLETERET,

Je tiens à vous rassurer, malgré la pression sur les finances publiques, les crédits Etat sont en ligne avec les prévisions 2023 2027. On a déjà 1/5 -ème de ce qui est prévu sur la toute la durée et donc trajectoire d'engagements à 50 et 60 % sur 3 ans.

François CARRERE Région,

Côté région pas d'abandon malgré le retard de SNCF réseau dans les rendus d'études préliminaires. On a très prochainement un comité de suivi Périgueux Agen programmé à Monsempron-Libos avec SNCF réseau. Je confirme que nous attendons le rendu des études préliminaires pour 2026. Côté Région Nouvelle – Aquitaine, malgré le contexte et le fait que l'on agisse hors compétence, pas d'alertes sur nos propres engagements dans le cadre du CPER. On attend juste comment on positionne les études par rapport aux travaux à engager et avec quel calendrier.

Même philosophie pour Angoulême Limoges mais avec un rendu des études préliminaires plus rapide que je confirme pour avril/mai de cette année.

Sylvain PELLETERET,

La réflexion que nous nous faisons c'est qu'il faut travailler l'intermodalité avec ces LDFT (Lignes de Desserte Fine du Territoire). Si on veut que cela marche, il faut changer de comportement avec la voiture mais il faut un modèle qui corresponde aux besoins des usagers pour que ce ne soit pas trop compliqué.

Didier LE RESTE,

Lance une alerte sur la fermeture des guichets de vente en N-A, référence à son dernier courrier au ministre des Transports sur cette spirale qui vise à réduire les horaires d'ouverture pour entraîner sciemment et artificiellement une baisse de recettes pour justifier les fermetures définitives.

Reste alors les usagers à quai, pour certains privés d'outils numériques et sans accueil dans les gares. D'ailleurs après le dépôt de deux recours au Tribunal Administratif par la CNR et le rapport de la défenseure des droits qui interpellait la SNCF, celle-ci a dû revenir en arrière sur certains aspects de l'organisation de la production qui étaient contraire à l'effectivité des droits de tout un chacun. Ce sont les mêmes méthodes, d'inspiration libérale, qu'emploie par exemple La Poste avec les mêmes finalités malheureuses pour le service public et les usagers.

David PLAGES,

Abonde dans ce sens en se référant au profond ressenti des usagers de la ligne Bordeaux – Arcachon qui est une ligne laboratoire pour l'avenir. Que ce rabougrissement n'est pas le seul intérêt de la productivité pour la SNCF mais également le besoin de s'aligner sur un contexte désormais de compétition pour remporter des marchés. C'est là que nous interpellons la Région Nouvelle – Aquitaine dans le financement du service TER, faire des économies sur le fonctionnement du service public afin de financer les surcoûts de l'ouverture à la concurrence serait une erreur. D'ailleurs dans le cadre de la réouverture Limoges – Angoulême, ANGOULIM réclame des services humanisés dans les gares.

Réflexion à l'issue de cette audience ;

- 1. Celle-ci a permis d'identifier les collectifs, leurs combats et attentes**
- 2. Jamais nous n'avons été méprisés par nos interlocuteurs**
- 3. Leur délégation était sérieuse et de nature à répondre à nos interrogations**
- 4. A l'instant T ils déclarent que les engagements de l'Etat ne sont pas menacés pour notre CPER et les lignes d'engagements sont respectées au niveau calendaire.**

Pour autant nous avons aussi compris qu'il y aurait encore une strate de décisions entre le rendu des études préliminaires et l'éventuel engagement vers les études d'avant-projet que nous avons gagné l'an dernier !

Il convient donc de continuer à mettre la pression car si nous poussons à une articulation rapide vers les études d'avant-projet, les travaux devraient suivre !

Cette audience constitue un point d'appui de plus, permettant d'alimenter les batailles et autres initiatives qui demeurent plus que nécessaires !

Bordeaux le 03 Avril 2025